

## AIR BAG DEVICE

Patent Number: JP4055141  
Publication date: 1992-02-21  
Inventor(s): OKADA HIDEHIKO  
Applicant(s): NISSAN MOTOR CO LTD  
Requested Patent: ☐ JP4055141  
Application: JP19900163628  
Priority Number(s):  
IPC Classification: B60R21/16  
EC Classification:  
Equivalents: JP2561370B2

---

### Abstract

---

**PURPOSE:** To restrict a person securely, even if he/she stands in just front of an instrument panel, by making the tip parts of two air bag main frames to collide with each other for contact under the expanded condition, and forming a nearly triangle space from a flat view between a car body member and the air bag main frames.

**CONSTITUTION:** In the case that a person 19 such as a child stands in just front of an instrument panel 11 in front an assistant seat 8, when air bag main frames 13a, 13b are expanded, the air bag main frame 13a is expanded larger than the other one, and a surface 13e of the air bag main frame 13a and the tip 13d of the other air bag main frame 13b collide with each other for contact to form a nearly triangle space S from a view between the instrument panel 11 and the surfaces 13e, 13e, and both sides and the back of the person 19 are surrounded by both the air bag main frames 13a, 13b to restrict a movement of the person 10 to the sides and the backward. In the case that a person 19a sits in the assistant seat 8, the tip 13d of the air bag main frame 13a comes close to a front surface side 10c of a back seat 10 of the assistant seat 8 to restrict a movement of the person 19a forward.

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2

⑨ 日本国特許庁(JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報(A) 平4-55141

⑬ Int. Cl.<sup>5</sup>

識別記号

庁内整理番号

⑭ 公開 平成4年(1992)2月21日

B 60 R 21/16

7149-3D

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全8頁)

⑮ 発明の名称 エアバッグ装置

⑯ 特 願 平2-163628

⑰ 出 願 平2(1990)6月21日

⑱ 発 明 者 岡 田 英 彦 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社  
内

⑲ 出 願 人 日産自動車株式会社 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

⑳ 代 理 人 弁理士 土 橋 皓

明 細 書

1. 発明の名称

エアバッグ装置

2. 特許請求の範囲

座席の前方に配された車体部材にインフレーター及びエアバッグ本体を有するエアバッグモジュールが設けられたエアバッグ装置であって、該エアバッグモジュールは前記座席の着座部位の両側辺の夫々前方延長線上近傍の前記車体部材に設けられる一方、前記エアバッグ本体が前記インフレーターからのガス圧により膨張した状態において、前記両エアバッグ本体の先端部分が互いに衝接することにより前記車体部材と両エアバッグ本体の該車体部材側の面とで平面視略三角形の空間を形成し得ると共に、該状態において前記両エアバッグ本体の先端部分が前記座席の背凭の前面側に略近接し得ることを特徴とするエアバッグ装置。

3. 発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

この発明は、自動車等におけるエアバッグ式の

乗員拘束装置に係り、特に座席に乗員が着座していない場合においても、乗員を保護することができるエアバッグ装置に関する。

(従来技術)

従来のエアバッグ式の乗員拘束装置としては、例えば第9図及び第10図に示すようなものがある。これは助手席用のものであり、車体部材であるインストルメントパネル1内にインフレーター2およびエアバッグ本体3を有するエアバッグモジュール4が装着されており、図外のセンサにより車両に設定限度を超える減加速度が生じたことを検知したときに、インフレーター2に点火電流が流れインフレーター2内の窒素ガス発生剤が燃焼する。この燃焼圧により発生した窒素ガスがエアバッグ本体3内に充填することによりエアバッグ本体が膨張し、助手席5に着座した乗員6を拘束する。このエアバッグ本体3は柔らかい材質から構成されており、これに当接している乗員6は衝撃力を受けることがないので、車両の衝突等によって発生した大きい衝撃エネルギーが乗員6に加

えられず、乗員6の安全が保持される（特開昭62-105743号公報等参照）。

（発明が解決しようとする課題）

しかしながらこのような従来のエアバッグ装置にあっては、乗員6が助手席5に着座しているときには有効に作用して乗員6を保護することができ、子供等の乗員6が助手席5に着座しておらず、インストルメントパネル1の直前に立っているような場合には、インフレーター2からのガス圧によるエアバッグ本体3の膨張に伴ない子供等の乗員6が後方へ押しやられる虞がある。

この発明は、このような従来の課題に着目してなされたもので、車両の衝突等により大きい衝撃エネルギーが生じた際に、助手席に着座していない乗員に対しても、助手席に着座している乗員に対しても、共に確実に拘束できるエアバッグ装置を提供することを目的とする。

（課題を解決するための手段）

このため本発明は、座席の前方に配された車体部材にインフレーター及びエアバッグ本体を有する

エアバッグモジュールが設けられたエアバッグ装置であって、該エアバッグモジュールは前記座席の着座部位の両側辺の夫々前方延長線上近傍の前記車体部材に設けられる一方、前記エアバッグ本体が前記インフレーターからのガス圧により膨張した状態において、前記両エアバッグ本体の先端部分が互いに衝接することにより、前記車体部材と両エアバッグ本体の該車体部材側の面とで、平面視略三角形の空間を形成し得ると共に、該状態において前記両エアバッグ本体の先端部分が前記座席の背凭の前面側に略近接し得るようにした。

（作用）

エアバッグ本体はインフレーターからのガス圧により膨張した状態において、両エアバッグ本体の先端部分が互いに衝接することにより、車体部材と両エアバッグ本体の車体部材側の面とで平面視略三角形の空間を形成するので、車両の衝突等により大きい衝撃エネルギーが生じても、助手席に着座していない乗員が平面視略三角形の空間に保持されて乗員を拘束できると共に、助手席に着

3

座している乗員に対しては乗員が座席の背凭の前面側に略近接する両エアバッグ本体により乗員を拘束できる。

（実施例）

以下、本発明の実施例を図面に基づいて説明する。

第1図乃至第4図は本発明の第1実施例を示すもので、本発明を所謂セパレートタイプの助手席に適用したものである。座席である助手席8の着座部位の両側辺8a、8b、より詳細には助手席8の座部9の両側辺9a、9b或いは背凭10の両側辺10a、10bの前方延長線La、Lb上近傍の助手席8の前方に配された車体部材であるインストルメントパネル11内には、インフレーター12a、12bおよびエアバッグ本体13a、13bを有するエアバッグモジュール14a、14bが、各々背凭10の中心線Lc上に指向して設けられている。インフレーター12a、12bは図外の電気着火装置、着火剤、窒素ガス発生剤等から構成されており、エアバッグ本体13a、

4

13bは例えばゴムコーティングされたナイロン製の袋で構成されている。また、車両の適所、例えば車両前部又は車室内にはセンサ15が設けられており、車両に設定限度を超える減加速度が生じたか否かを検知する。更にセンサ15により、車両に設定限度を超える減加速度が生じとことを検知した際にインフレーター12a、12bの電気着火装置に電流を供給するコントロールユニット16が設けられている。これらのエアバッグモジュール14a、14b及びセンサ15、コントロールユニット16により、エアバッグ装置17を構成している。

そして、エアバッグ本体13a、13bはインフレーター12a、12bからのガス圧により膨張した状態において、一方のエアバッグ本体13aは他方のエアバッグ本体13bよりも大きく膨張し、一方のエアバッグ本体13aの先端部13d近傍のインストルメントパネル11側の面13eと他方のエアバッグ本体13bの先端部13dとが互いに衝接することにより、インスト

ルメントパネル11と両エアバッグ本体13a, 13bのインストルメントパネル11側の面13e, 13eとの間に、平面視略三角形の空間Sを形成するように構成されている。ここで空間Sは、1974年に米国で作成されたダミー基準(49Code of Federal Regulations Part 572,

Anthropomorphic Test Dummy)の一例であるハイブリッドIIダミーにおいて、A6Cで規定される体格以下の体格を有する子供(昭和58年9月30日に社団法人自動車技術会により発行された「新編 自動車工学便覧(第3編)」の第2-21頁乃至第2-22頁及び第2-33頁参照)が収容できる大きさを有している。また、この状態において、一方のエアバッグ本体13aの先端部13dが助手席8の背凭10の前面側10cに近接し得るように構成されている。ここで一方のエアバッグ本体13aの背凭10の前面側10cへの近接は、上記ダミー基準の一例であるハイブリッドIIダミーにおいて、AM95で規定される体格を有する乗員19aが着座している

ときに、一方のエアバッグ本体13aの先端部13dが、第3図に示すように乗員19aに当接する程度に近接する。

また、助手席8の正面のインストルメントパネル11内の表面近傍には、エアバッグモジュール14a, 14b間に衝撃吸収用パッド18が埋設されている。

尚、20はヘッドレストを示す。

次に、上記構成において作用を説明する。第1図及び第2図に示すように、助手席8の前方のインストルメントパネル11直前に、子供等の乗員19が立っている場合に、センサ15により車両に設定限度を超える減加速度が生じたことを検知すると、コントロールユニット16からインフレータ12の電気着火装置に電流が供給される。これにより着火剤が着火し、窒素ガス発生剤が燃焼して窒素ガスが発生しエアバッグ本体13a, 13bが膨張する。このときは図に示すように、エアバッグ本体13a, 13bは、一方のエアバッグ本体13aが他方のエアバッグ本体

## 7

13bよりも大きく膨張し、エアバッグ本体13aの先端部13d近傍のインストルメントパネル11側の面13eと他方のエアバッグ本体13bの先端部13dが互いに銜接することにより、インストルメントパネル11と両エアバッグ本体13a, 13bの、インストルメントパネル11側の面13e, 13eとの間に、平面視略三角形の空間Sが形成される。即ち、助手席8の前方のインストルメントパネル11直前に立っている子供等の乗員19は側方及び後方を両エアバッグ本体13a, 13bで取り囲まれた状態となる。これにより乗員19は従来のようにエアバッグ本体13a, 13bの膨張に伴って後方へ押しやられることがなくなり、乗員19の側方及び後方への移動を拘束して保護することができる。また乗員19の前方への移動に対しては、衝撃吸収用パッド18により乗員19を拘束して保護する。

次に第3図および第4図に示すように助手席8に大人等の乗員19aが着座している場合には、

## 8

上記同様エアバッグ本体13a, 13bが膨張し、一方のエアバッグ本体13aの先端部13dが助手席8の背凭10の前面側10cに近接する。そして従来同様着座している乗員の前方への移動を拘束して保護することができる。またこの場合には、従来一つのエアバッグで単に前方から乗員を押圧していたの比べ、助手席8の左右前方から同時に乗員19aを押圧することになるので、左右に振られることなく安定した状態で助手席8に着座している乗員19aを保護することができる。

この場合第1図に示すものと左右を逆にして、一方のエアバッグ本体13aを車両外側に、他方のエアバッグ本体13bを車両内側に配設すれば、助手席8の前方のインストルメントパネル11直前に子供等の乗員19が立っている場合の側面衝突時に、乗員19が車両外側、即ち側方に振られた際にも、乗員はエアバッグ本体13a, 13bの銜接部位を打ち破って車両側部に移動することがなく、一方のエアバッグ本体13aの

インストルメントパネル11側の面13eにより受け止められることになり、側面衝突時の乗員19の安全性をより高めることができる。

また第1実施例では、助手席8と図示しない運転席とが分割されている所謂セパレートシートで説明したが、本発明はこれに限られず助手席8と運転席とが一体に形成された長椅子タイプの所謂ベンチシートにも用いることができることは言うまでもない。この場合、着座部位とは第1実施例での助手席8の車両幅方向の幅に略等しい部位を言う。

更に第1実施例では、一方のエアバッグ本体13aは他方のエアバッグ本体13bよりも大きく膨張し、一方のエアバッグ本体13aの先端部13d近傍のインストルメントパネル11側の面13eと他方のエアバッグ本体13bの先端部13dが各々衝突することにより、インストルメントパネル11と両エアバッグ本体13a、13bの、インストルメントパネル11側の面13e、13eとで、平面視略三角形形状の空間

Sが形成されるように構成したが、第5図に示す第2実施例のように、両エアバッグ本体13a、13bは略等しい大きさに膨張し、エアバッグ本体13a、13bの各々の先端部13d、13dが衝突することにより、インストルメントパネル11と両エアバッグ本体13a、13bの、インストルメントパネル11側の面13e、13eとで、平面視略三角形形状の空間Sが形成されるように構成してもよい。

次に、本発明の第3実施例を第6図乃至第8図に基づいて説明する。ただし第1実施例と同一部分には同一符号を付し説明を省略し、異なる部分のみ説明する。この実施例では、第1実施例のエアバッグモジュール14a、14bに加え、助手席8の正面のエアバッグモジュール14a、14b間のインストルメントパネル11内に、インフレーター12c及びエアバッグ本体13cを有するエアバッグモジュール14cが、背凭10の中心線Lc上に指向して設けられている。

第1実施例と同様に、センサ15により車両に

## 1 1

設定限度を超える減加速度が生じたことを検知すると、コントロールユニット16からインフレーター12a、12b、12cの電気着火装置に電流が供給される。これにより着火剤が着火し、窒素ガス発生剤が燃焼して窒素ガスが発生しエアバッグ本体13a、13b、13cが同時に膨張する。このときエアバッグ本体13cは背凭10の中心線Lc上に指向して膨張すると共にウインドシールドガラス21にも向けて張り出し、エアバッグ本体13a、13bは第1実施例と同様に、一方のエアバッグ本体13aの先端部13d近傍のインストルメントパネル11側の面13eと他方のエアバッグ本体13bの先端部13dが各々衝突することにより助手席8の正面のエアバッグ本体13Cの先端部13dと両エアバッグ本体13a、13bのインストルメントパネル11側の面13e、13eとで平面視略三角形形状の空間Sが形成される。この空間Sも第1実施例と同様にダミー基準の一例であるハイブリッドIIダミーにおいて、A6Cで規定される体格以

## 1 2

下の体格を有する子供が収容できる大きさを有している。このため助手席8の前方のインストルメントパネル11直前に立っている子供等の乗員19は、側方及び後方、前方をエアバッグ本体13a、13b及び13cで取り囲まれた状態となり、より一層の安全性を確保できる。

なお以上の各実施例では、助手席8の乗員を保護するためにエアバッグモジュール14a、14b、14cを助手席8前方のインストルメントパネル11内に設けたが、本発明はこれに限られず、エアバッグモジュール14a、14b、14cを前席たる助手席8或いは図外の運転席の背凭10内に設けて図外の後席の乗員を保護するように構成してもよい。

## (発明の効果)

以上説明したように、本発明によれば、インフレーター及びエアバッグ本体を有するエアバッグモジュールは前記座席の着座部位の両側辺の夫々前方延長線上近傍の前記車体部材に設けられる一方、前記エアバッグ本体が前記インフレーターか

らのガス圧により膨張した状態において、前記両エアバッグ本体の先端部分が互いに衝接することにより前記車体部材と両エアバッグ本体の該車体部材側面とで平面視略三角形の空間を形成し得ると共に、該状態において前記両エアバッグ本体の先端部分が前記座席の背凭の前面側に略近接し得るようにしたので、座席の前方の車体部材直前に子供等の乗員が立っている場合には、エアバッグ本体が乗員の側方及び後方への移動を拘束して保護することができ、また座席に乗員が着座している場合には、従来同様に乗員の前方への移動を拘束して保護することができると共にエアバッグ本体が座席の左右前方から同時に乗員を押圧することになるので、乗員が左右に振られることなく安定して状態で座席に着座している乗員を保護することができる。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図乃至第8図は本発明に係るエアバッグ装置の作動状態を示す図であり、第1図は乗員がインストルメントパネル直前に立っている場合の

本発明に係るエアバッグ本体の膨張後の状態を示す平面図、第2図は同様に第1図の実施例におけるエアバッグ本体の膨張前の状態の平面図、第3図は乗員が前席に着座している場合の本発明に係るエアバッグ本体の膨張後の状態の平面図、第4図は同様に第3図の実施例におけるエアバッグ本体の膨張前の状態の平面図、第5図は本発明の第2の実施例を示す第3図相当の平面図、第6図乃至第8図は本発明の第3の実施例を示す図であり、第6図はインストルメントパネル直前に乗員が立っている場合の本発明に係るエアバッグ本体の膨張後の状態の平面図、第7図は同様に第6図の実施例におけるエアバッグ本体の膨張前の状態の平面図、第8図は同様に第6図の実施例におけるエアバッグ本体の膨張後の状態の側面図、第9図及び第10図は従来のエアバッグ装置の作動状態を示す側面図と平面図である。

8…助手席（座席）

8a, 8b, 9a, 9b, 10a, 10b

…両側辺

15

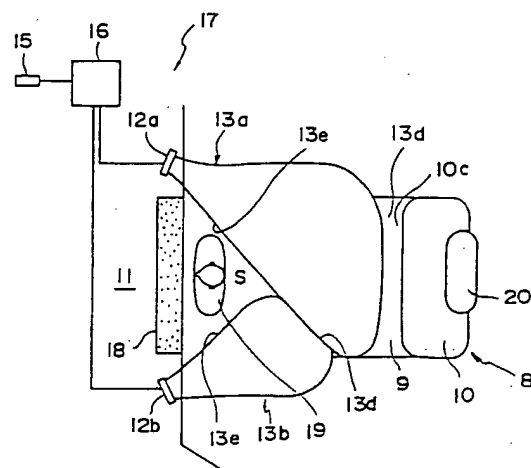
16

第1図

- 10…背凭
- 11…インストルメントパネル（車体部材）
- 12a, 12b, 12c…インフレーター
- 13a, 13b, 13c…エアバッグ本体
- 13d…エアバッグ本体の先端部
- 13e…エアバッグ本体の  
インストルメントパネル側の面
- 14a, 14b, 14c  
…エアバッグモジュール
- 17…エアバッグ装置
- S…空間

特許出願人 日産自動車株式会社

代理人 弁理士 土橋 皓



8—助手席（座席）

8a, 8b, —座席の着座部位の両側辺

10—背凭

11—インストルメントパネル（車体部材）

12a, 12b, —インフレーター

13a, 13b, —エアバッグ本体

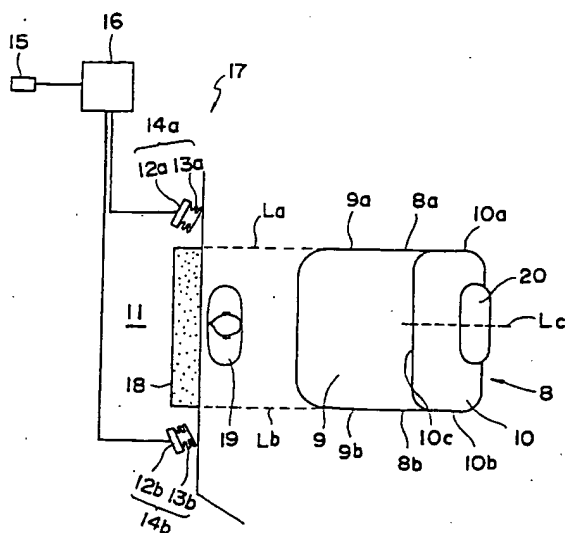
13e—エアバッグ本体のインストルメントパネル側の面

14a, 14b—エアバッグモジュール

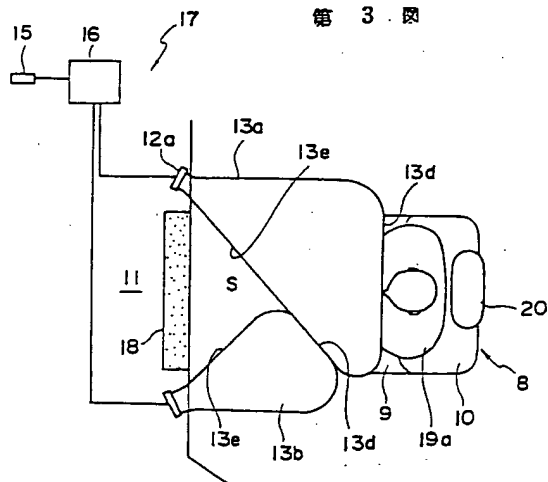
17—エアバッグ装置

5—空間

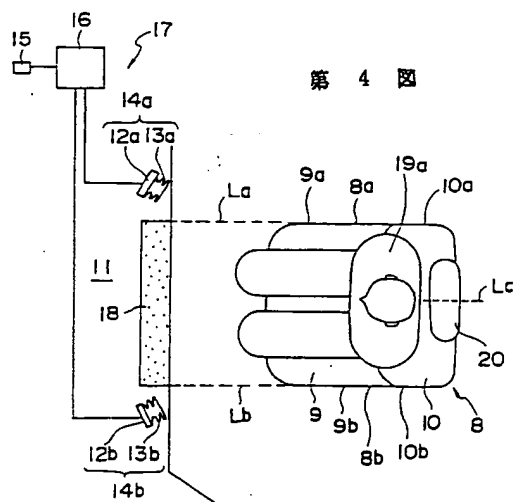
第 2 図



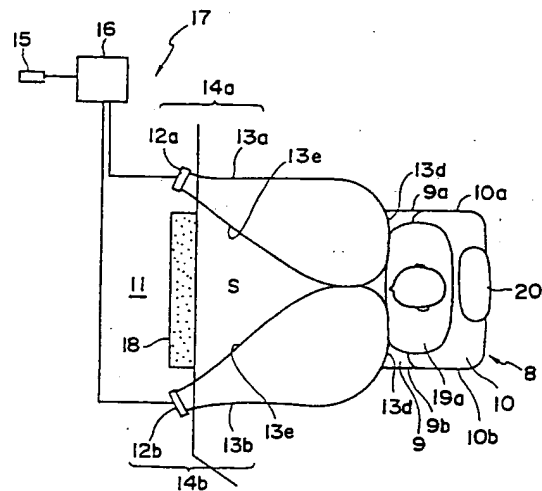
第 3 図



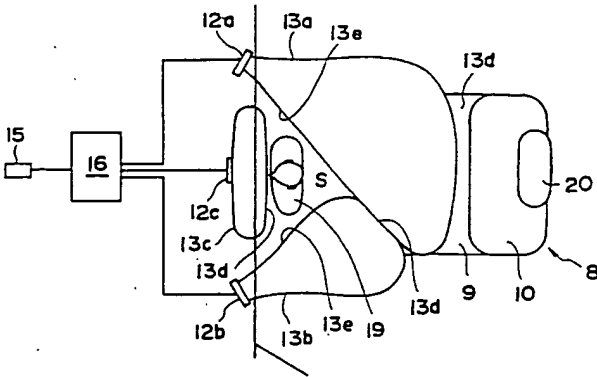
第 4 図



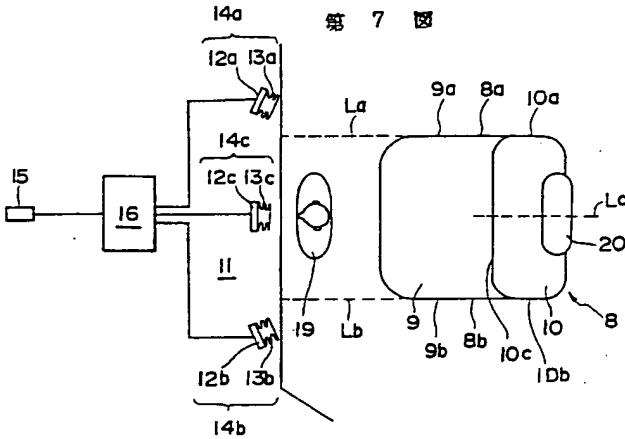
第 5 図



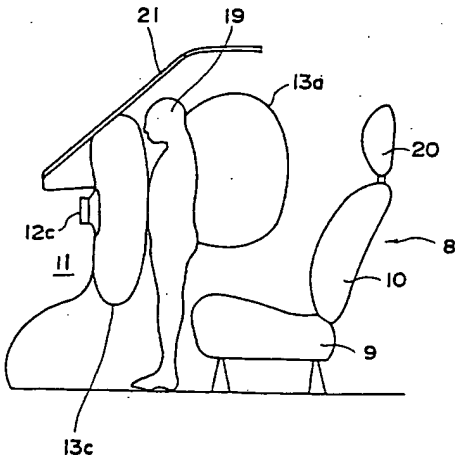
第 6 圖



第 7 圖

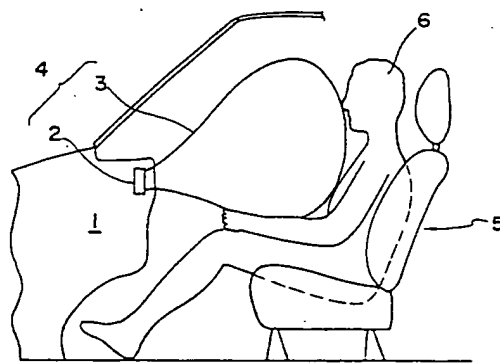


第 8 圖





第 9 図



第 10 図

